LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

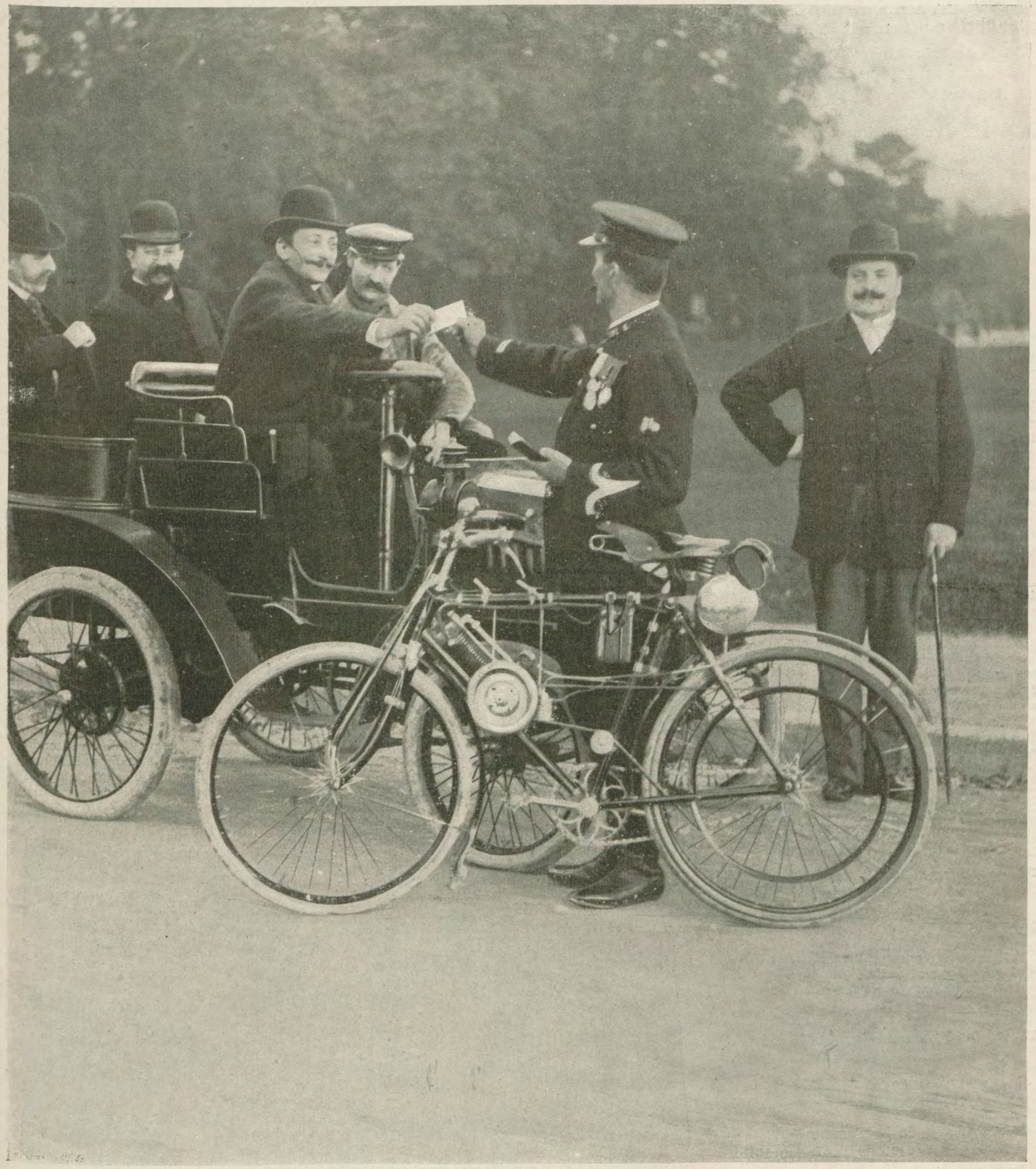
ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

15 Novembre 1902. — N° 218.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



LA DERNIÈRE PENSÉE DE M. LÉPINE. — L'AGENT A MOTOCYCLETTE.

Après l'agent pédestre, l'agent cycliste, après l'agent cycliste, l'agent motocyclettiste. C'est la loi du progrès. Celui-ci — il est unique en son genre — appartient au XVIIe arrondissement. Sa motocyclette lui sert surtout à poursuivre les chauffeurs en contravention, mais pour les rejoindre, il lui faut hélas, à son tour, se livrer au terrible " excès de vitesse ".

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Le Prix Gondrand,
par Paul Champ.

A Auteuil,
par Franc-Picard.

Une première au Club Français,
par André Foucault.

Les automobiles en Sibérie,
par Georges Prade.

La « Ceinture d'or, »
par Fioravanti.

etc., etc.

NOTRE SALLE D'EXPOSITION

Une bonne nouvelle pour nos lecteurs et abonnés.

Nous inaugurerons le 20 novembre, au 9 de l'avenue de l'Opéra, c'est-à-dire dans l'immeuble même où fonctionnent déjà depuis deux ans notre administration et notre rédaction, une magnifique salle d'exposition (entrée libre) dans laquelle seront désormais installés nos guichets d'abonnement et de vente au détail.

Les originaux des illustrations de la *Vie au Grand Air*, ainsi que ceux de *Femina* et de *Musica*, y seront exposés d'une façon permanente et les sportsmen, comme les amateurs de photographies, ne manqueront pas, en passant avenue de l'Opéra, d'y venir jeter un coup d'œil.

Nous y exposerons également les diverses primes sportives que nous offrons à nos abonnés (carabines, revolvers, fleurets, appareils Charlemont, jumelles, etc., etc.), comme aussi belles, plus exclusivement féminines, dont nous leur donnions la semaine dernière un aperçu et qu'ils retrouveront à la dernière page du présent numéro.

Lecteurs et abonnés ne manqueront pas de venir les examiner dans les semaines voisines de Noël et des étrennes.

Nos services de direction, rédaction, administration et publicité continueront, comme par le passé, à fonctionner à l'*entresol* du 9, avenue de l'Opéra.

MUSICA

24 pages de musique nouvelle
20 pages de gravures
spécimen contre 1 franc.

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

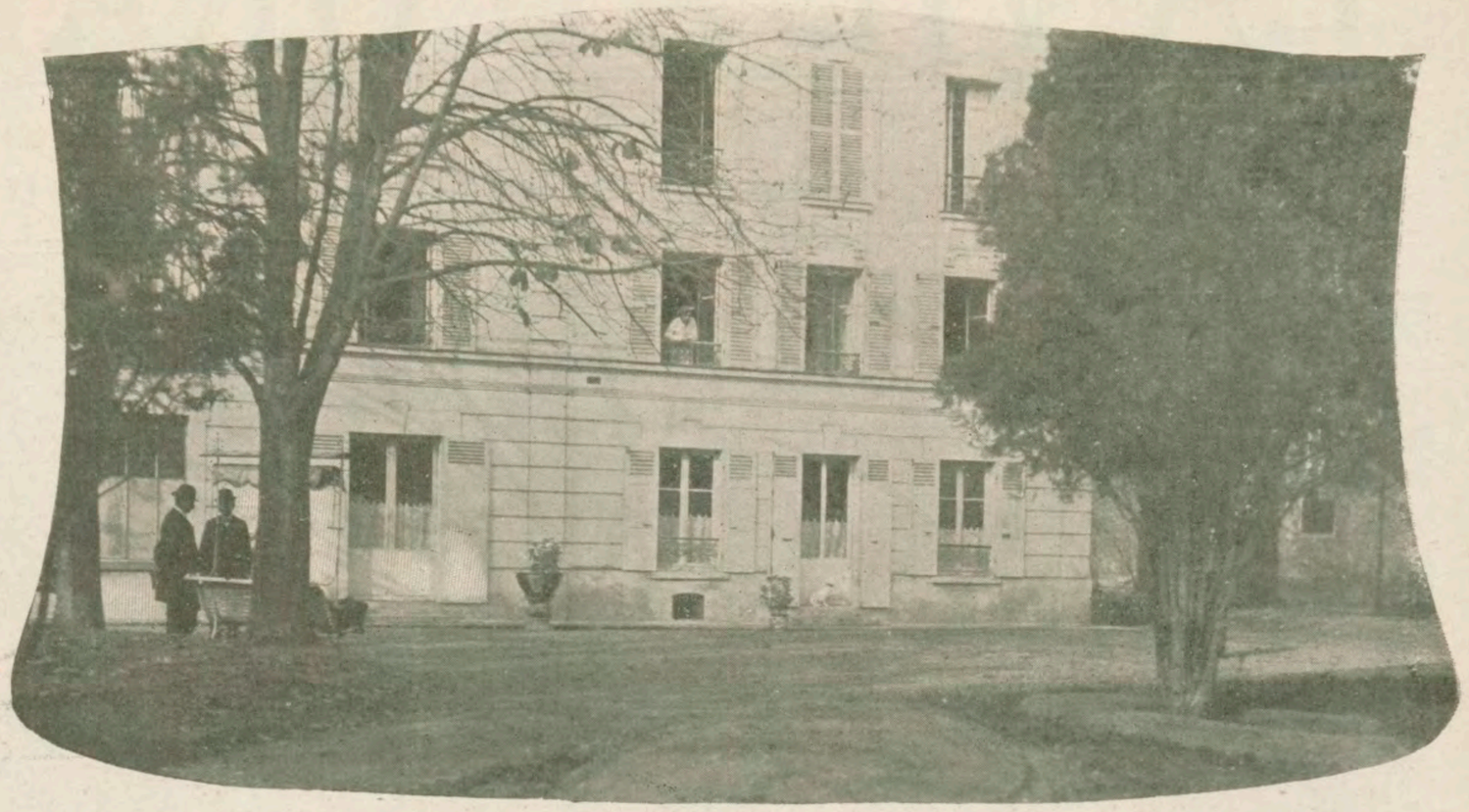
Toutes les Femmes élégantes lisent

Femina

la Revue idéale de la Femme
et de la Jeune Fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.



L'habitation de l'entraîneur Davis, à Maisons-Laffitte.

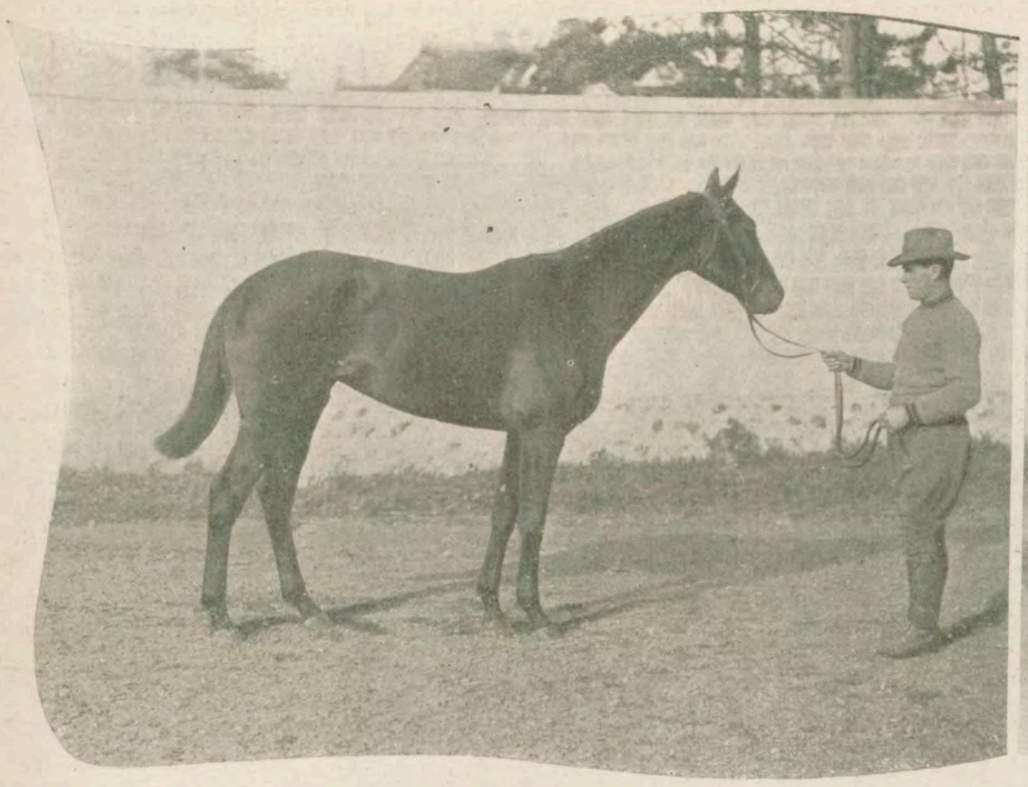
L'entraîneur américain Davis et son premier jockey, Lucien Robert.

Chez l'Entraîneur Américain Davis

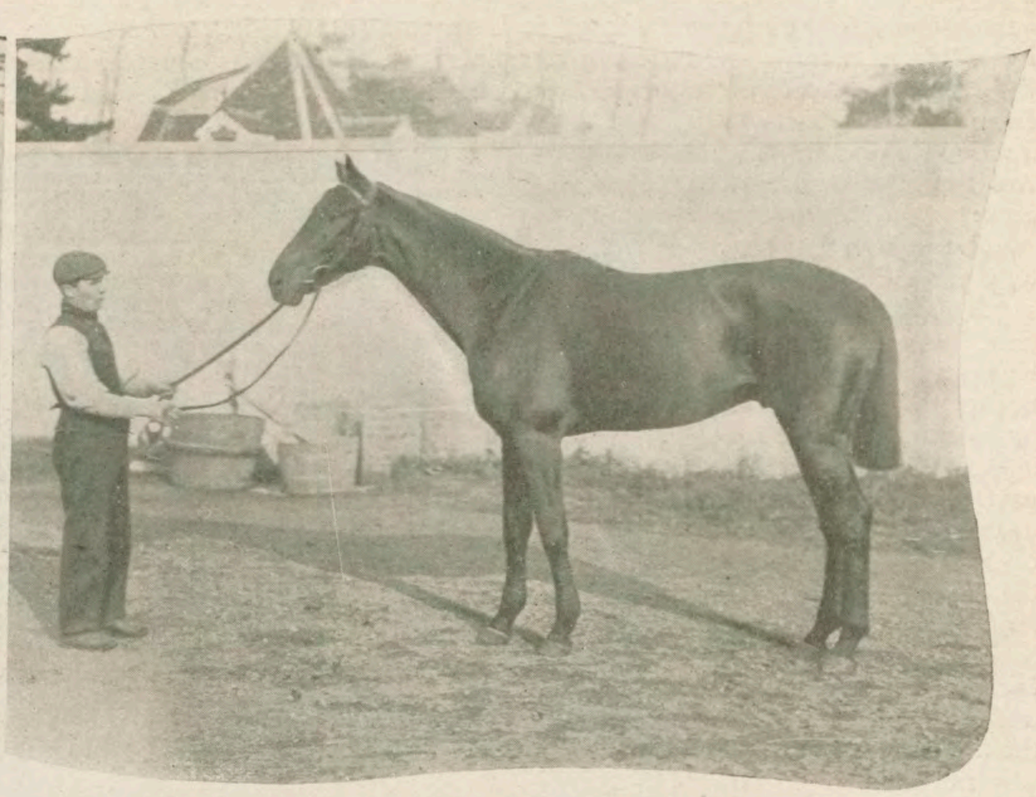
L'engoûment pour les méthodes américaines a depuis deux ou trois ans fait venir en France quelques entraîneurs d'Outre-Atlantique. Ils ne sont pas nombreux encore, cinq au plus, E. Johnson à La Morlaye, D. Sloan et Davis à Maisons-Laffitte, Hughes, qui entraîne les chevaux de M. W.-K. Vanderbilt à Saint-Louis de Poissy, et le sud-américain Gomez à Maisons-Laffitte ; on peut encore compter parmi eux, Jones, le père du jockey du même nom. Il nous a paru intéressant pour nos lecteurs d'aller rendre une visite au dernier venu, le jeune entraîneur Davis, qui a sous sa direction les chevaux de MM. le comte de Bresson, de Merino et J. Ravaut.

QUE de fois n'a-t-on pas entendu dire sur les champs de course : « Mais ! la voilà bien la supériorité de la méthode américaine, comme

Les boxes des yearlings à l'écurie d'entraînement de Davis.



Fantine, par Dauphin et Fontaine Rosette, au Cᵗ de Bresson, gagnante du Prix Saxifrage à Maisons-Laffitte (31 octobre).



Poseur, par Le Pompon et Orgueilleuse, à M. J. Ravaut, entraîné par Davis, gagnant du Prix Aston Blount (courses de haies handicap) à Auteuil (1er novembre.)

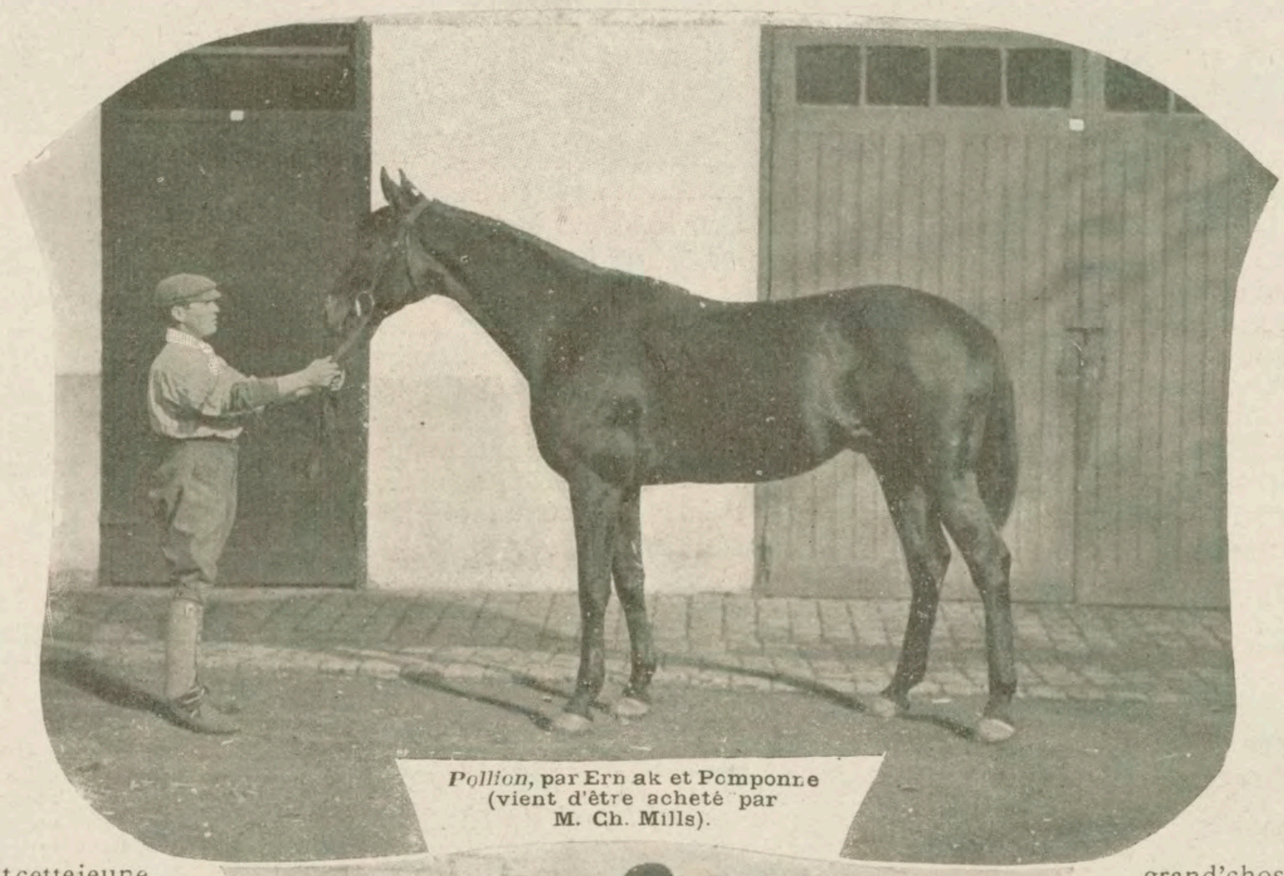
on voit que ce cheval est entraîné au chronomètre! » Et souvent des propriétaires me disaient : « J'ai chronométré mon cheval, je sais ce qu'il peut faire, et sur quelle distance il est le meilleur. »

Et je me faisais cette réflexion, que j'avais entendu aussi des entraîneurs fidèles à la vieille méthode — ce sont les plus nombreux — dire : « Dans ses essais, tel cheval a bien marché, mais il vaut mieux sur 2 400 m. que sur 3 000 ! »

Y a-t-il donc une si grande différence entre les deux méthodes? je ne le croyais pas, et l'entraîneur Davis, est venu me confirmer dans mon opinion.

Or donc, l'autre matin, par un temps douteux et gris, nous fûmes rendre visite au jeune Davis, qui venait — nous tombions à merveille — des'installer la veille dans son nouvel établissement, celui qui fut si longtemps occupé par Lhoste. J'avais vu souvent cette jeune physionomie sur les champs de courses, mais j'aurais plutôt pris Davis pour un jockey que pour un entraîneur, tant il paraît jeune ; J. Count et lui sont les Benjamins de l'entraînement. Davis n'a pas encore vingt-sept ans, il entraîna d'abord en Amérique, puis en 1895 vint en Angleterre avec Wischard, entraîneur de M. Crocker, le sportsman anglais qui vient d'acheter Rodrigue II à M. André Prévost, la jolie somme de 85 000 fr. ; en même temps que lui, vinrent d'Amérique le grand Reiff qui montait pour Wischard et plus tard le petit Reiff.

Je tombais on ne peut mieux, sur un entraîneur jeune, par conséquent plus enclin à adopter les méthodes nouvelles, originaire d'Amérique — de New-York — ayant entraîné en Amérique, en Angleterre et en France. Travailleur et intelligent, il avait dû chercher les diverses méthodes et choisir la meilleure. « La méthode américaine, la méthode au chronomètre, me dit Davis, mais je ne l'emploie pas, et je dirai mieux, elle est inapplicable en France. La France est le pays rêvé pour les entraîneurs et les jockeys, d'abord vos sportsmen sont très accueillants, et puis vous avez deux grands centres d'entraînement, Chantilly et Maisons-Laffitte, où sont réunis tous ceux qui s'occupent de sport hippique ; en Amérique, nous n'avons point de centres d'entraînement ; les épreuves sportives ont lieu par meeting, comme les courses de Vichy, de Deauville et de Dieppe ; de sorte que les entraîneurs, les jockeys, et toute l'écurie se transportent aux quatre coins des États-Unis ; nous entraînons nos chevaux sur les pistes mêmes des hippodromes sur lesquels ils doivent courir. Là, est possible l'entraînement au chronomètre : tous les 200 mètres on place un homme avec un drapeau, et quand le cheval passe devant lui le chronométreur marque le temps de 200 mètres.



Pollion, par Ernak et Pomponne (vient d'être acheté par M. Ch. Mills).

Oscar-Quoi, par Rânes et Orgueilleuse, à M. J. Ravaut, vainqueur le 29 octobre à Colombes dans le prix de Valvins, devant Sonneur et Ginette monté par L. Robert.

« Les temps pris ainsi ne signifient du reste pas grand'chose, ainsi j'avais — plutôt par curiosité — chronométré Nabot sur 100 mètres, et je l'avais trouvé le plus vite des chevaux à l'entraînement, aussi sa défaite dans le Cambridgeshire handicap m'a-t-elle causé une grosse déception. »

En effet, les assidus des réunions sportives ont pu eux-mêmes constater combien le chronomètre donnait parfois de bizarres résultats, je n'en citerai qu'un exemple assez récent : la dernière fois que Vinicius a couru à Maisons-Laffitte, il a fait un temps inférieur à celui des chevaux du prix à réclamer qui ouvrait la réunion; cependant Vinicius est de classe très supérieure à tous les chevaux qui disputèrent le prix à réclamer.

Quand on parle de l'entraînement américain, on songe de suite au chronomètre, et au *doping*, c'est-à-dire aux médicaments et stimulants qu'on ferait prendre aux chevaux pour leur donner du cœur. Il y a un an ou deux, un de nos organes quotidiens sportifs, le *Paris-Sport*, avait même annoncé que le Jockey-Club autrichien, et le Jockey-Club belge avaient pris

des mesures contre les entraîneurs employant de pareils procédés. J'avais lu aussi un article d'un journal sportif de Lexington (États-Unis), le *Thorougg bred Record*, dans lequel notre confrère américain déplorait les conséquences du droguage. Après avoir signalé l'importance exagérée prise par les étalons étrangers dans la production du pur sang en Amérique, il ajoutait ceci :

« La raison en est que, par suite des manœuvres pratiquées sur nos chevaux pendant leur carrière de courses, beaucoup d'entre eux ont perdu une partie de leur vitalité, et la plupart, si pas tous, sont décrépits avant l'âge et incapables déjà à cet âge de remplir leurs fonctions au haras. C'est là le beau résultat de la cocaïne ! Qu'en sera-t-il dans dix ans, lorsque tous nos chevaux se ressentiront des effets désastreux des drogues dont l'usage se répand de plus en plus. »

« Eh bien, dis-je à Davis, croyez-vous au doping, l'employez-vous ?

— Si vous connaissez une drogue capable de faire gagner des courses aux chevaux, me répondit le jeune entraîneur, je l'achète, très cher, et tout de suite, et je deviendrai partisan d'en donner! »

Le poney de Davis sellé à l'américaine.

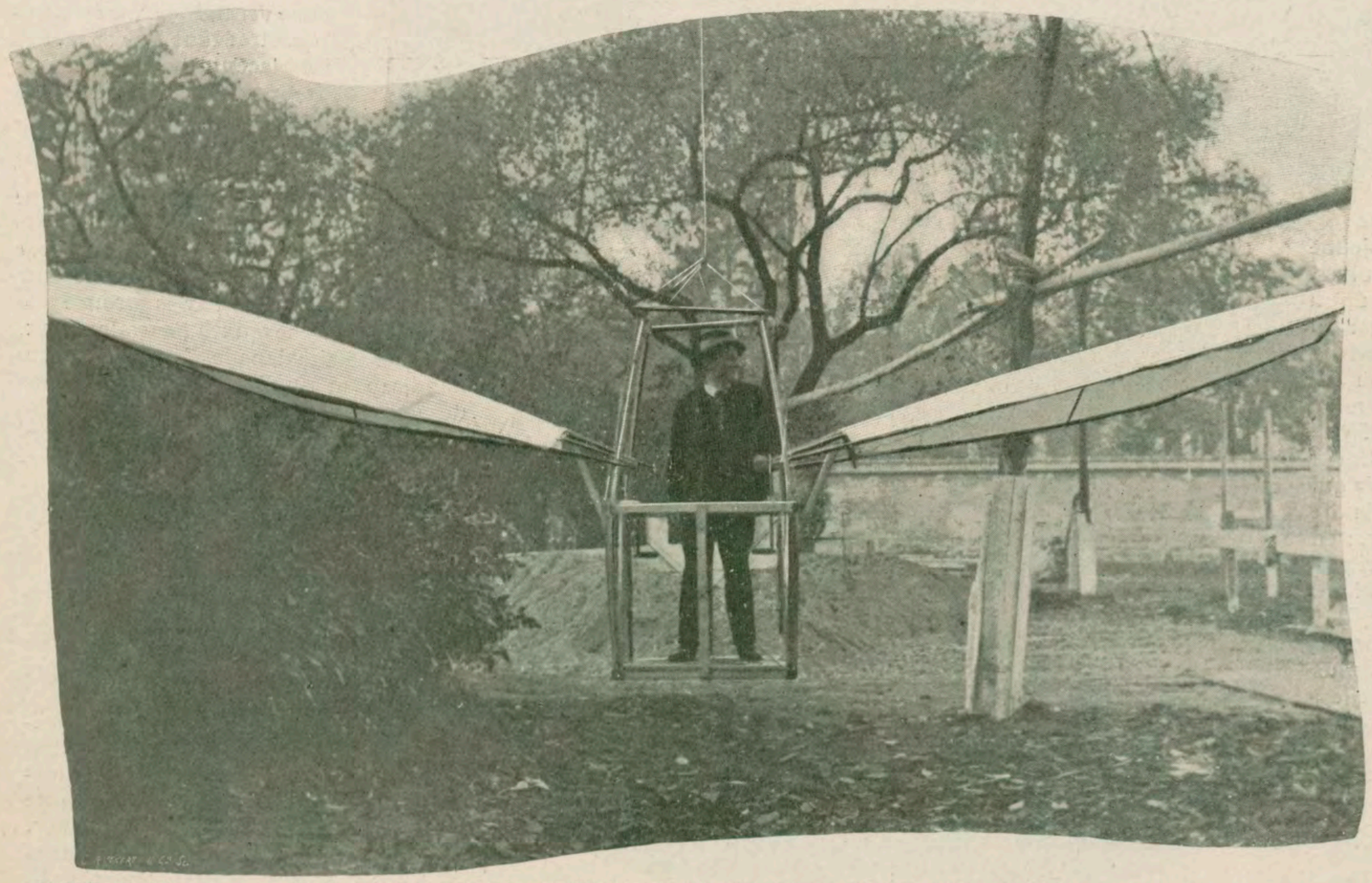
Le poney de Davis, comme les chevaux américains des gauchos, est dressé à ne point bouger lorsque la bride, passée par-dessus l'encolure, traîne à terre.

Donc, pas de *doping*; alors à quoi se résume l'entraînement américain ? A bien soigner les chevaux, les nourrir avec des produits de première qualité, les galoper consciencieusement, veiller sur eux comme sur des enfants délicats, apprendre à connaître leur caractère, ne point les surmener sans raison par trop d'essais fatigants, et tâcher de les amener dans la meilleure condition possible sur le champ de courses. Tout cela, ce me semble, constitue la méthode générale d'entraînement qu'emploient nos vieux entraîneurs anglais.

Quant au chronométrage des essais, Davis ne l'emploie pas, Sloan non plus — du moins un de ses collègues me l'a affirmé. — Je crois que E. Johnson l'emploie, j'irai donc l'interwiever sur sa méthode.

Davis, alors qu'il était en Angleterre, a entraîné le fameux Sceptre; chez nous, il y a quelques bons chevaux comme Pollion et Poseur, et une très jolie collection de yearling qui feront parler d'eux. Il a eu sous sa direction Nabot, ce fils de Le Sancy, qui vient de faire une si belle course dans le Cambridgeshire handicap et a été vendu 60 000 francs à sir Blundell Maple. Quant au premier jockey de l'écurie, c'est le jeune Lucien Robert, qui il y a un an à peine était encore sur les bancs du lycée Condorcet, et qui, pour ses débuts sur le turf, a remporté quelques belles victoires. C'est un jockey de tête, très intelligent, et qui ne tardera pas à occuper une des premières places ; de plus, c'est le poids le plus léger que nous ayons en France, il peut monter à 39 kilos, tandis que Thompson ne pèse guère que 40. Davis me paraît pratiquer l'union des nationalités : son premier jockey est français, son premier garçon, anglais, ses lads américains, français et anglais. J'oubliais, il y a une curiosité américaine chez Davis, c'est une selle authentique de gaucho, elle est tout à fait curieuse et originale, et lorsque Davis, pour nous montrer cette selle la mit sur le dos d'un poney de son écurie, en voyant la facilité avec laquelle il croisait les courroies, à la méthode gaucho, je songeais à ce cavalier fameux qui fit courir tout Paris, il y a quelques années, à Buffalo-Bill, celui-là peut-être entraînait ses chevaux à l'américaine!

PAUL MÉGNIN.



(Cliché Bouffard.)

M. Marceau et son aviateur (?) récemment expérimenté (??) à Neuilly-sur-Seine.

Le papillon vole, pourquoi ne volerais-je pas ? (Paroles de l'inventeur).

Pourquoi ne volerais-je pas?

« Le papillon vole, pourquoi ne volerais-je pas ? »

Oui! pourquoi ? C'est par cette question que M. Marceau commençait l'autre jour un discours, au milieu d'un chantier de construction de Neuilly, du haut d'un aviateur de son invention transformé pour le moment en tribune. Mais cela ne suffit pas pour lui donner des ailes, ni même pour mettre en mouvement celles que son inventeur lui avait adaptées.

C'est en vain que celui-ci mit en marche les crémaillères qui faisaient battre ces ailes : l'appareil se contenta de pivoter sur lui-même, montrant aux spectateurs amusés le joyeux inventeur sous toutes ses faces.

« Voyons maintenant le parachute », continua-t-il.

Un sac fut hissé au sommet d'une échelle surmontant des fondations. Il portait une sorte de parachute grand comme un parapluie. La corde qui avait servi à le hisser fut coupée et l'ensemble tomba dans le trou, sans que le parachute eût daigné s'ouvrir.

« A mon tour! » Et ayant relevé le parachute, l'inventeur fit mine de grimper à l'échelle.

« Ah, mais non, intervint l'entrepreneur du chantier. Je suis responsable de la casse ; je n'ai pas envie de vous faire une pension. »

L'inventeur n'insista pas, c'est ainsi que se terminèrent les expériences d'aviation de Neuilly. Puissent-elles toutes avoir un aussi joyeux dénouement !

F. P.

E. C. BALD

Le fameux champion américain, qui a succombé dimanche dernier dans son match contre Ellegaard, au Parc des Princes, après une lutte des plus émouvantes.

La Lutte à Paris

Voici venir l'hiver et, avec lui, le retour des championnats, tournois, défis de toute sorte qui mettent sans dessus dessous le monde des lutteurs.

Pendant toute la dernière saison, nous avons tenu les lecteurs de la Vie au Grand Air *au courant des diverses manifestations auxquelles ont donné lieu le Championnat du monde et les tournois qui, à l'étranger, en ont été le prélude.*

L'hiver 1902-1903 semble devoir être exceptionnellement brillant au point de vue de la lutte. Il débute par un événement capital, qui pourrait bien être le point de départ d'une succession d'épreuves du plus haut intérêt : nous voulons parler de la rentrée en scène de Paul Pons, le vainqueur du premier Championnat du monde, du plus populaire des lutteurs, du champion des champions.

Voici dans quelles circonstances nous revient... « l'enfant prodigue » — un enfant de 1m95 et de 125 kilos — après une fugue de quatre ans.

Pons, champion du monde de lutte en 1898, qui vient de lancer un défi à tous les lutteurs du monde.

UN DÉFI

Il y a un mois environ, au moment où on s'y attendait le moins, car c'est à peine si la saison était commencée, les feuilles quotidiennes nous annonçaient que Paul Pons lançait un défi à tout lutteur français ou étranger qui voudrait se mesurer avec lui. Il n'en fallait pas davantage pour jeter l'émoi dans le Landerneau cosmopolite de la lutte, et l'idée vint à plus d'une galette de relever le « défi » du grand champion. Naturellement, après le premier mouvement d'enthousiasme, beaucoup des dites « galettes » réfléchirent qu'il était prudent de s'abstenir, et, bientôt, il ne resta en lice qu'une poignée d'hommes, décidés à défendre leur chance jusqu au bout car s'ils n'avaient des titres concluants à la victoire, du moins pouvaient-ils prétendre faire bonne figure contre le redoutable adversaire qui s'était dressé devant eux. Tout s'annonçait pour le mieux dans le plus lutteur des mondes, mais il restait à donner au défi de Pons l'envergure d'une épreuve sensationnelle, et à doter icelle d'un prix digne de l'homme qui allait jouer sa réputation.

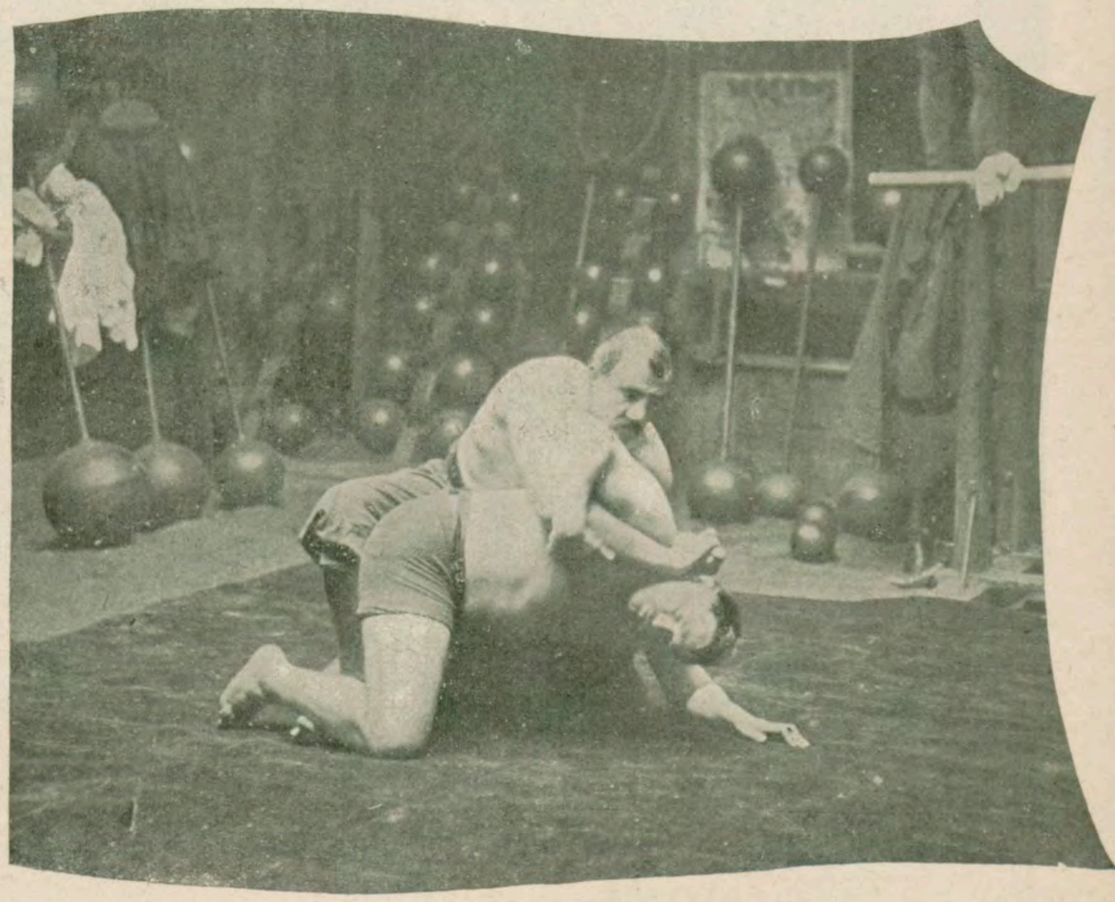
C'est alors qu'intervint M. Dubonnet. M. Dubonnet — nous n'apprendrons rien à ceux qui depuis plusieurs années suivent en France le développement de la pratique des exercices physiques — M. Dubonnet s'est fait le Mécène du sport ; que disons-nous, de tous les sports, et son éclectisme bien inspiré se manifeste toujours dans les circonstances les plus inattendues. C'est son plaisir, à cet homme, de s'intéresser d'une façon supra-généreuse aux manifestations sportives de son époque ; il y consacre les loisirs que lui laisse la grande exploitation commerciale à laquelle son nom est maintenant lié, et personne ne songe à s'en plaindre.

LA CEINTURE D'OR

Quand M. Dubonnet eut connaissance du défi de Pons, il ne fit ni une ni deux. Il informa les intéressés par la voie de la presse que si un jury compétent se chargeait d'élaborer un règlement et de mettre sur pied une épreuve dans laquelle Paul Pons se rencontrerait avec les hommes qualifiés pour relever son défi, il doterait ladite épreuve d'un prix unique, mais d'un prix de toute beauté : une « Ceinture d'Or ».

Par exemple la « Ceinture d'Or » serait un challenge, c'est-à-dire un prix qui ne serait que la propriété temporaire du détenteur. Chaque année, il serait obligé de venir le défendre contre les compétiteurs qui se présenteraient pour le lui ravir.

Au gymnase Sonnois, avenue des Tilleuls, Pons à l'entraînement passe un tour de hanche en ceinture à Dumont.



Au gymnase Sonnois. Paul Pons fait une prise d'épaules à Dumont au cours d'une séance d'entraînement.

On voit que si le trophée est magnifique, la possession en est éphémère, et ceux qui se le disputent travaillent, on peut le dire... pour la gloire.

En un rien de temps, un règlement fut établi, l'organisation de l'épreuve fut rapidement menée à bien, la liste des adversaires dignes de Pons soigneusement établie, et voici comment fut mené à bien le défi du champion des champions et organisée l'épreuve qui se dispute actuellement à Paris.

PAUL PONS

Quel est le Montmartrois qui ne connaît pas Paul Pons, qui ne l'a jamais vu sur le coup de onze heures, à la sortie de son gymnase de l'avenue des Tilleuls (gymnase aujourd'hui dirigé par l'aimable M. Sonnois), descendre d'un pas tranquille et assuré la rue Lepic, captant tous les regards par sa haute stature ? Sa silhouette herculéenne est populaire de la place Pigalle à la place Blanche, dans ce coin de Paris qu'il habite depuis de longues, très longues années, car il est devenu Montmartrois, ce fils du Midi.

Il y a si longtemps que nous n'avons vu lutter Pons à Paris, qu'il n'est pas inutile de le présenter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Paul Pons naquit à Sorgues (Vaucluse) en 1864. Il débuta dans la vie — d'abord en jouant aux billes sur la place ensoleillée de sa ville natale — puis comme forgeron-mécanicien.

En 1888, il commença à lutter; cette année-là, il se rencontra avec

Laurent le Beaucairois, champion du monde en 1900, un des lutteurs qui ont relevé le défi de Pons.

Pietro Dalmasso, un des plus fins lutteurs qui aient existé. Pietro l'emmena à Bordeaux, la plus lutteuse des villes du monde, où le jeune Pons se perfectionna dans le sport qu'il devait illustrer quelques années plus tard.

Après s'être entraîné de longs mois dans l'arène qu'avait annexée Feuchen à son restaurant de la place des Capucins, Pons partit pour Paris au début de 1889 et se mesura avec Félix Bernard, Apollon et Robinet, de Marseille.

C'est en 1891 qu'il devint définitivement populaire et fut considéré comme notre grand champion national. Cette année-là, au Casino de Paris, il tomba en se jouant l'Anglais Tom Cannon, prouesse qui lui valut de rester trois ans sans pouvoir trouver d'adversaire.

En 1894 — l'année qu'on pourrait appeler l'année des Turcs — Pons accomplit des prouesses athlétiques extraordinaires contre les deux hommes terribles qui s'appellaient Nouroullah et Yousouf, de fameuse mémoire, qui périt dans la catastrophe de la *Bourgogne*, au sortir du port de New-York.

Pons tomba le premier et soutint deux luttes terriblement dures, qui restèrent sans résultat, contre le second, à qui jusqu'alors personne n'avait jamais résisté.

Après une tournée en Russie dont le climat lui fut défavorable, il participa en 1898 au premier Championnat du monde, dont il sortit vainqueur après avoir vu le Russe Pytlasinski se retirer devant lui et refuser une lutte qu'il considérait comme impossible.

(*A suivre.*) FIORAVANTI.

LES Concurrents DE LA Ceinture d'Or

1. PAUL PONS, *Français*, 1 m. 95 118 k.
2. RAOUL LE BOUCHER *Français*, 1 m. 80 129 k.
3. ANTONITCH, *Autrichien*, 2 m. 20 130 k.
4. PEYROUSE, *Français*, 1 m. 92 118 k.
5. DUMONT, *Français*, 1 m. 76 103 k.
6. WALFORD, *Français*, 1 m. 77 98 k.
7. LIMOUSIN, *Français*, 1 m. 75 95 k.
8. WEBER, *Allemand*, 1 m. 82 90 k.
9. Williams JUNGERS *Anglais*, 1 m. 74 105 k.
10. Carl RICGUSOK, *Allemand*, 1 m. 74 101 k.
11. EIGEMANN, *Allemand*, 1 m. 78 112 k.
12. John BARTET, *Anglais*, 1 m. 76 91 k.
13. BARTELLOTTI, *Italien*, 1 m. 74 92 k.
14. GIOVANNONI-POLIN *Italien*, 1 m. 79 93 k.
15. DERIAZ, *Suisse*, 1 m. 72 90 k.
16. VAN DEM, *Belge*, 1 m. 76 90 k.
17. RITZNER, *Allemand*, 1 m. 90 111 k.
18. LAURENT LE BEAUCAIROIS, *Français*, 1 m. 74 122 k.
19. OMER DE BOUILLON *Belge*. 1 m. 72 98 k.
20. VAN BER, *Hollandais*, 1 m. 72 91 k.
21. CALVET, *Français*, 1 m. 85 110 k.

Au gymnase Pons dirigé aujourd'hui par M. Sonnois, les concurrents de la « Ceinture d'Or » se font masser après une rude séance d'entraînement.

Une Route de Records

La Commission sportive décidait, il y a quelque temps, que les records de courte distance ne pourraient plus se faire que sur des routes déterminées, adoptées par elle, et dont le mesurage et la déclivité auraient été officiellement constatés par des géomètres experts. La première choisie parmi ces routes a été celle de St-Arnoult à Dourdan, dont nous donnons ci-dessous la description accompagnée de photographies.

❖ ❖ ❖

Le 8 octobre dernier, la Commission sportive de l'Automobile-Club de France décidait que, dorénavant, elle n'homologuerait plus les records du mille et du kilomètre qui ne seraient pas établis sur des terrains acceptés ou choisis par elle. Notre collaborateur, M. Tampier, un de ses plus dévoués chronométreurs, qui avait déjà fait ses preuves dans l'organisation de Paris-Toulouse, Paris-Berlin et Paris-Vienne, fut désigné pour se mettre immédiatement à la recherche des routes qui lui sembleraient propices à ces épreuves.

Connaissant depuis longtemps toutes les voies de communication, grandes ou petites, des environs de Paris, M. Tampier n'eut pas d'hésitation et, accompagné de M. Fouquart, géomètre expert, il se rendit dans la forêt de Dourdan sur la route qui relie cette ville à Saint-Arnoult et qui, sur un plateau de 4 kilomètres, offre une ligne droite absolument idéale, sans aucun accident de terrain sensible.

La borne initiale du kilomètre.

La route des records.

Cette route située entre St-Arnoult et Dourdan est, comme le montre notre photographie, entièrement en ligne droite.

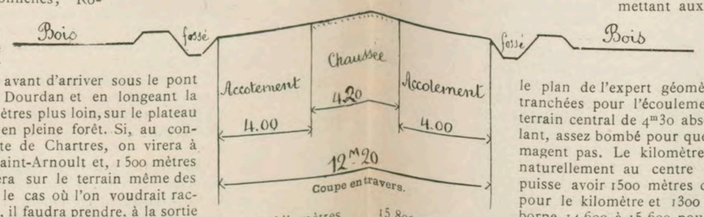
La borne finale.

En effet, d'après le rapport sur timbre qu'a remis M. Fouquart à la Commission sportive de l'A. C. F., on peut constater que le mille et le kilomètre choisis entre les bornes 13 et 17 sont presque absolument plats, puisqu'on ne trouve entre les points de départ et d'arrivée que 0,004 de différence d'altitude pour le kilomètre et 0,020 pour le mille : c'est-à-dire rien. Parmi les nombreux avantages que possède cette route, il faut tout d'abord signaler sa proximité de Paris, d'où on peut s'y rendre par deux routes, et même trois à partir de Rochefort. Voici l'itinéraire à suivre : Route de Paris à Versailles, Buc, Châteaufort, Saint-Remy-les-Chevreuse, les Molières, ou mieux encore Versailles, Jouy-en-Josas, Orsay et Limours où l'on peut prendre soit la route de Dourdan à Étampes, soit la route se dirigeant sur Chartres par Bonnelles, Rochefort-en-Yveline et Saint-Arnoult. Si l'on prend la route de Dourdan, il faut virer brusquement à droite avant d'arriver sous le pont du chemin de fer de Dourdan et en longeant la gare, on arrive, 1 500 mètres plus loin, sur le plateau des 4 kilomètres situés en pleine forêt. Si, au contraire, on prend la route de Chartres, on virera à gauche à la sortie de Saint-Arnoult et, 1 500 mètres plus haut, on se trouvera sur le terrain même des records. Enfin, dans le cas où l'on voudrait raccourcir de 6 kilomètres, il faudra prendre, à la sortie de Rochefort, une route à gauche et qui mène directement (4 kilomètres plus loin) à la borne 15 500 sur la route de Saint-Arnoult à Dourdan.

Le mesurage de la route en longueur.

Cette opération a permis de constater une différence de quelques centimètres entre les deux bornes 14,6 et 15,6 et d'en tenir compte dans la pose des poteaux.

Pour tous ceux qui ne connaissent pas cette route, il est évident que ce sera une véritable surprise : car on ne peut rêver un terrain mieux approprié pour les records et leur régularité. Figurez-vous une ligne droite de 4 kilomètres exactement — borne 13 à 17 — avec deux ronds-points situés entre les deux bornes extrêmes permettant aux voitures automobiles de virer sans avoir à faire marche arrière et une route de 12 m. 50 de large comme l'indique le plan de l'expert géomètre, sans caniveaux ou tranchées pour l'écoulement des eaux et avec un terrain central de 4m30 absolument uni et très roulant, assez bombé pour que les pluies ne l'endommagent pas. Le kilomètre et le mille se trouvent naturellement au centre de façon à ce que l'on puisse avoir 1500 mètres de chaque côté de lancée pour le kilomètre et 1300 pour le mille, soit de la borne 14,600 à 15,600 pour le premier et 14,200 et 15,800 pour le second ; et ce qu'il y a de plus heureux encore, c'est que c'est justement entre ces divers points que la route forme un palier presque absolu.



Aussi quand M. Fouquart vit le terrain, ne put-il s'empêcher de dire à M. Tampier : mais c'est l'Automobile-Club de France qui a dû faire faire cette route ! On ne saurait en effet trouver, nous le croyons, quatre kilomètres offrant les mêmes avantages comme terrain et si bien isolés, car il n'y a guère à craindre d'être gênés par les troupeaux de moutons ou vaches, pour la meilleure des raisons qu'il n'y en a pas. M. W.-K. Vanderbilt aurait fait pas mal d'économies s'il avait connu cette route lors de ses essais de records ! Il serait désirable que la Commission sportive de l'A. C. F. obtînt de l'administration des Ponts et Chaussées la permission d'établir quatre poteaux fixes qui permettraient à tous de pouvoir faire leurs essais sur des distances réelles, et le rêve serait d'obtenir le goudronnage du kilomètre : on pourrait alors donner des réunions dans des conditions absolues de régularité, et on ne perdrait pas de vue le véhicule pendant toute l'épreuve.

Nous allions oublier une des qualités de cette piste et non des moindres : c'est celle d'être complètement abritée des vents, grâce à sa situation au milieu des bois : et il faudrait un vent de tempête soufflant du nord-ouest au sud-est pour qu'on pût s'en apercevoir. Le cas, on le verra, s'est précisément produit le jour de l'inauguration. Mais il est rare. Nous espérons que la Commission sportive de l'A. C. F., qui a décidé que dorénavant tous les records du mille et du kilomètre seraient chronométrés automatiquement par les appareils Mors, demandera aussi l'autorisation de faire poser un double fil électrique à demeure, de façon que le jour où un recordman quelconque désirerait tenter une épreuve, il n'y ait que les appareils à raccorder instantanément, et nul doute qu'en s'entendant avec les maires des communes traversées, on obtienne, en versant une légère cotisation annuelle, toutes les autorisations nécessaires, c'est d'ailleurs l'intérêt des

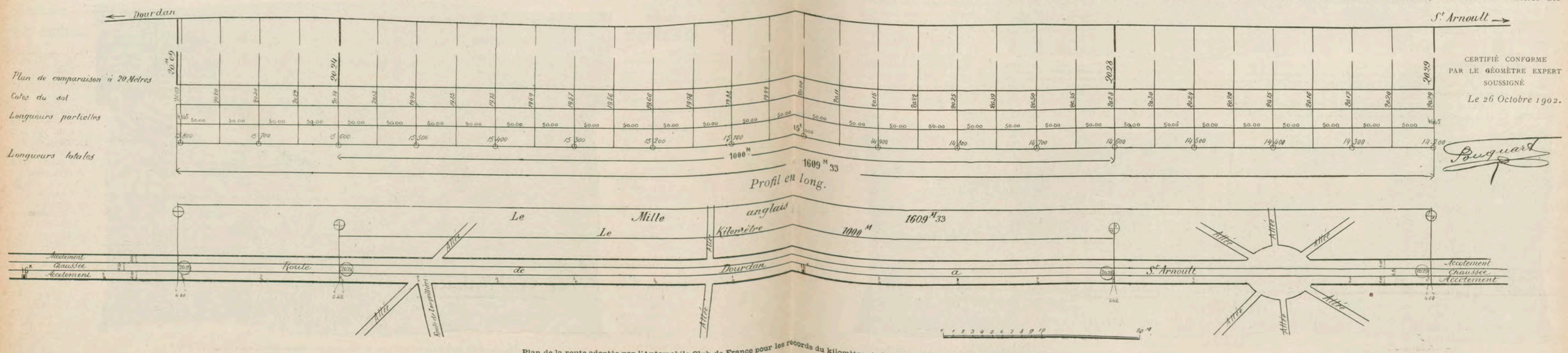
Le mesurage en largeur.

La route mesure 12 m. 20 de largeur en comptant les accotements qui sont au besoin praticables.

123 kil. 294 à l'heure

C'est Fournier qui a inauguré cette nouvelle route, malheureusement pas mal détrempée par la pluie. Il n'en a pas moins réussi dans sa tentative. Il a couvert le kilomètre en 23 s. 1/5, ce qui représente une vitesse de 123 kil. 294 à l'heure, battant le précédent record de 1/5 de seconde, et le mille anglais en 47 s. 2/5, ce qui bat de une seconde le record de M. W. K. Vanderbilt.

❖ ❖ ❖



Plan de la route adoptée par l'Automobile-Club de France pour les records du kilomètre et du mille, entre St-Arnoult et Dourdan.

Extrait de la carte d'État-Major montrant la situation de la " route des records ".

La route à la sortie de la forêt.
On aperçoit dans le lointain le clocher de Dourdan, situé dans la vallée.

populations, car les hôtels verront leurs recettes augmenter dans de larges proportions, ainsi que les marchands d'essence, mécaniciens, et autres fournisseurs, etc. On peut donc dire que c'est une véritable fortune pour la contrée, si on laisse les chauffeurs tranquilles et si on leur facilite des essais réclamés par une grande partie de l'industrie automobile : celle qui cherche à toujours faire mieux.

Nous devons ajouter que la Commission sportive de l'A. C. F. fait écrire à tous les Présidents des Clubs officiels, tant en France qu'à l'étranger, pour les prier de lui désigner tous les terrains qui offriraient les garanties exigées pour les épreuves du mille et du kilomètre : car il ne suffit point que ces routes soient elles-mêmes absolument plates, mais encore faut-il que la lancée (un kilomètre au minimum avant et après) réunisse aussi les mêmes garanties. Ce sont donc les terrains beaucoup plus difficiles à trouver qu'on

La voiture *Boyer 1903*, modèle n° 4, moteur *Herald*, 9 chevaux, deux cylindres, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a permis à notre collaborateur Tampier et aux experts, d'étudier la route des records.

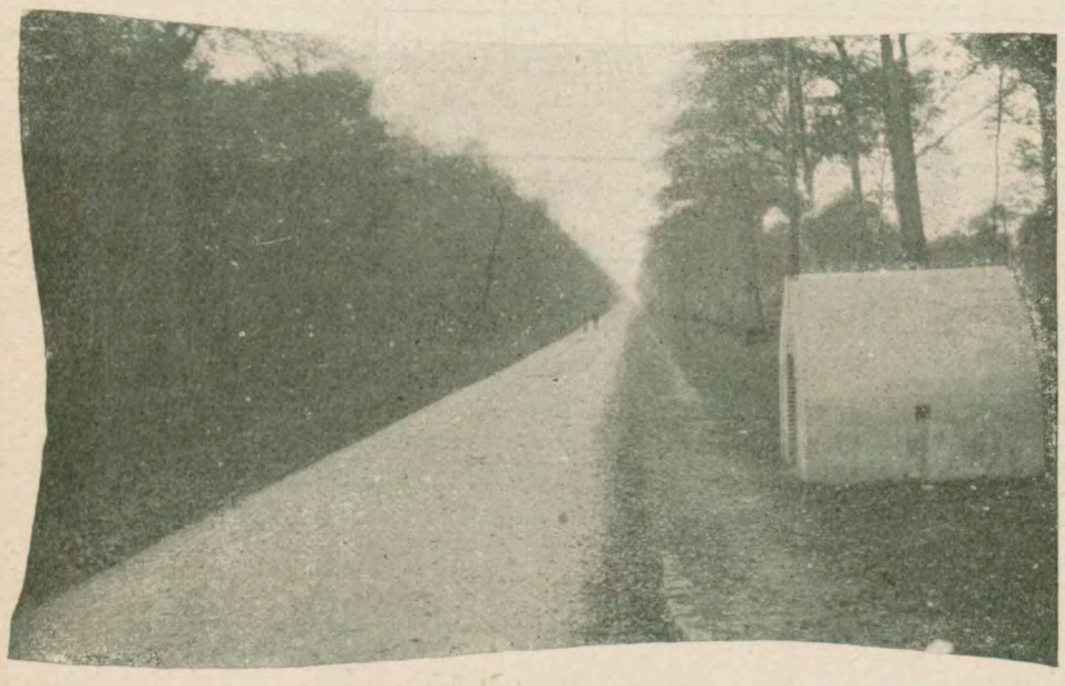
le pense généralement.

Il est inutile de dire que l'on atttendait avec impatience l'acceptation de cette route, car, comme d'habitude en fin de saison, toute une bande de futurs recordmen n'attendaient plus que le terrain pour se mettre en ligne.

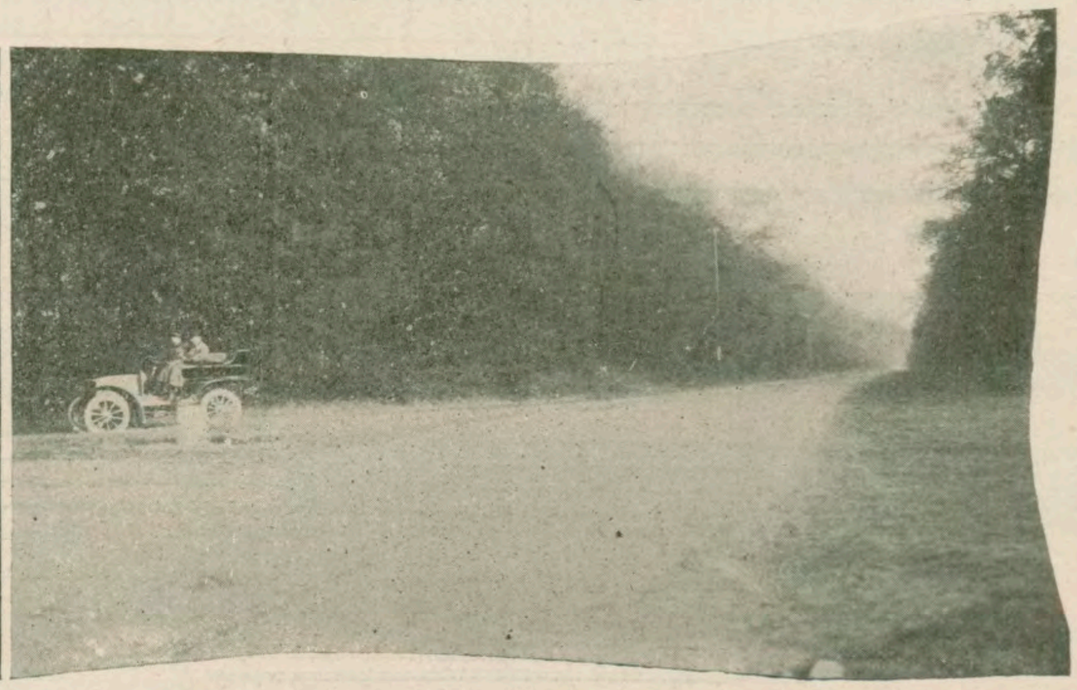
Malheureusement, l'automne que nous subissons en ce moment est à coup sûr l'une des plus mauvaises saisons que nous ayons eues encore. Il pleut, il bruine sans cesse et le résultat est que l'on ne trouve pas des routes assez sèches pour se lancer aux 120 à l'heure qui constituent aujourd'hui l'idéal de tout véhicule qui se respecte.

La route officielle doit même être assez longue à sécher, de par sa situation même au milieu de la forêt et le précieux avantage qu'elle offre au point de vue régularité des records d'être abritée du vent, a sa raison dans ce fait que c'est le vent plus encore que le soleil qui sèche les routes, et faute de vent!...

Bref, nous n'avons pu jusqu'ici avoir qu'un essai. Il est vrai qu'il fut



Au coin de la route de Rochefort-en-Yveline.
Le commissaire chargé de la surveillance peut s'abriter dans la cabane du cantonnier.



Un des ronds-points où les voitures peuvent virer sans avoir besoin de faire marche arrière
Il y a un semblable rond-point à chaque extrémité de la route.

magistral et que du premier coup, les records du monde du mille anglais et du kilomètre sont tombés. Ils appartenaient tous deux au fameux milliardaire américain W. K. Vanderbilt, qui les avait établis sur la route d'Ablis à St-Arnould. Ils sont aujourd'hui la propriété d'Henry Fournier, le vainqueur de Paris-Bordeaux et de Paris-Berlin, qui fait ainsi une triomphale rentrée dans le sport où il fut, une année, le maître incontesté de la vitesse.

Le balayage automobile.

Une combinaison à laquelle les services municipaux n'ont pas encore songé.

Avant le record. — Les chronométreurs et le recordman.

Fournier a inauguré la route officielle en y battant d'abord le record du mille anglais, 1609 m. 32 — on mesure 1610 mètres — en 47 s. 2/5, ce qui bat juste d'une seconde le record de M. K. Vanderbilt et correspond au kilomètre en 29 s. 2/5.

Puis il a couvert le kilomètre en 29 s. 1/5 ce qui représente la plus grande vitesse atteinte jusqu'à ce jour en palier par n'importe quel genre de véhicule, et nous ne parlons, bien entendu, que des vitesses officiellement constatées. Ce temps de 29 s. 1/5 correspond à la vitesse de 123 kilomèt. 294 à l'heure.

C'est sur sa voiture de la Coupe Gordon-Bennett que Fournier a fait cette performance. Si brillante qu'elle soit, elle ne donne d'ailleurs nullement la mesure même de la voiture, et j'en puis parler avec quelque expérience pour l'avoir moi-même expérimentée.

Nous étions allés tous deux, Fournier et moi-même, la semaine auparavant, essayer le véhicule sur la route de Montargis. Vous connaissez les splendides lignes droites des forêts de Sénart et de Fontainebleau. La voiture avait donc pu s'étendre à loisir et il nous avait semblé que nous dépassions le 130 à l'heure, bien que nous n'osions le dire tout haut de peur qu'on nous accusât d'exagération. La performance de Fournier vient de nous prouver que nous avions raison d'y croire.

Raisonnons en effet un peu. Nous avions, ce jour-là, mis à la voiture une multiplication très forte avec 25 dents aux pignons d'avant et, l'oreille au capot, nous n'entendions plus le moteur tourner. Il avait donc pris sa vitesse *maxima*.

L'autre jour, à Dourdan, la route était encore glissante et de plus collante. De ce fait, Fournier ne put prendre la même multiplication. Il ne pouvait, en effet, se lancer en quatrième vitesse que sur les 1000 mètres de palier, car la côte qui précède ce palier était particulièrement boueuse et les roues tournaient sur place. Il mit donc 22 dents, pour employer le terme d'argot automobile. Le moteur a peut-être tourné un peu plus vite encore qu'il ne l'avait fait avec nous, mais, en revanche, les roues ont souvent patiné sans avancer à l'allure qu'elles auraient dû prendre.

Le sourire du vainqueur.

On peut donc estimer que sur route sèche le moteur entraîne des pignons de 25 dents à la même allure qu'il entraînait l'autre jour ceux de 22 dents. Dès lors, il est aisé de calculer approximativement à quelle allure nous marchions et à combien l'on peut descendre le record du kilomètre. Ici, en effet, c'est un rapport direct par chaînes et quand un pignon de 22 dents fait faire 22 mètres à une voiture, un pignon de 25 dents lui en fait faire 25. Quand un pignon de 25 dents fait faire 1000 mètres, le pignon de 22 n'en fait faire que 880.

Calculons en combien de temps Fournier a fait 880 mètres.

En 29 s. 1/5 ou 146/5, il a fait 1000 mètres.

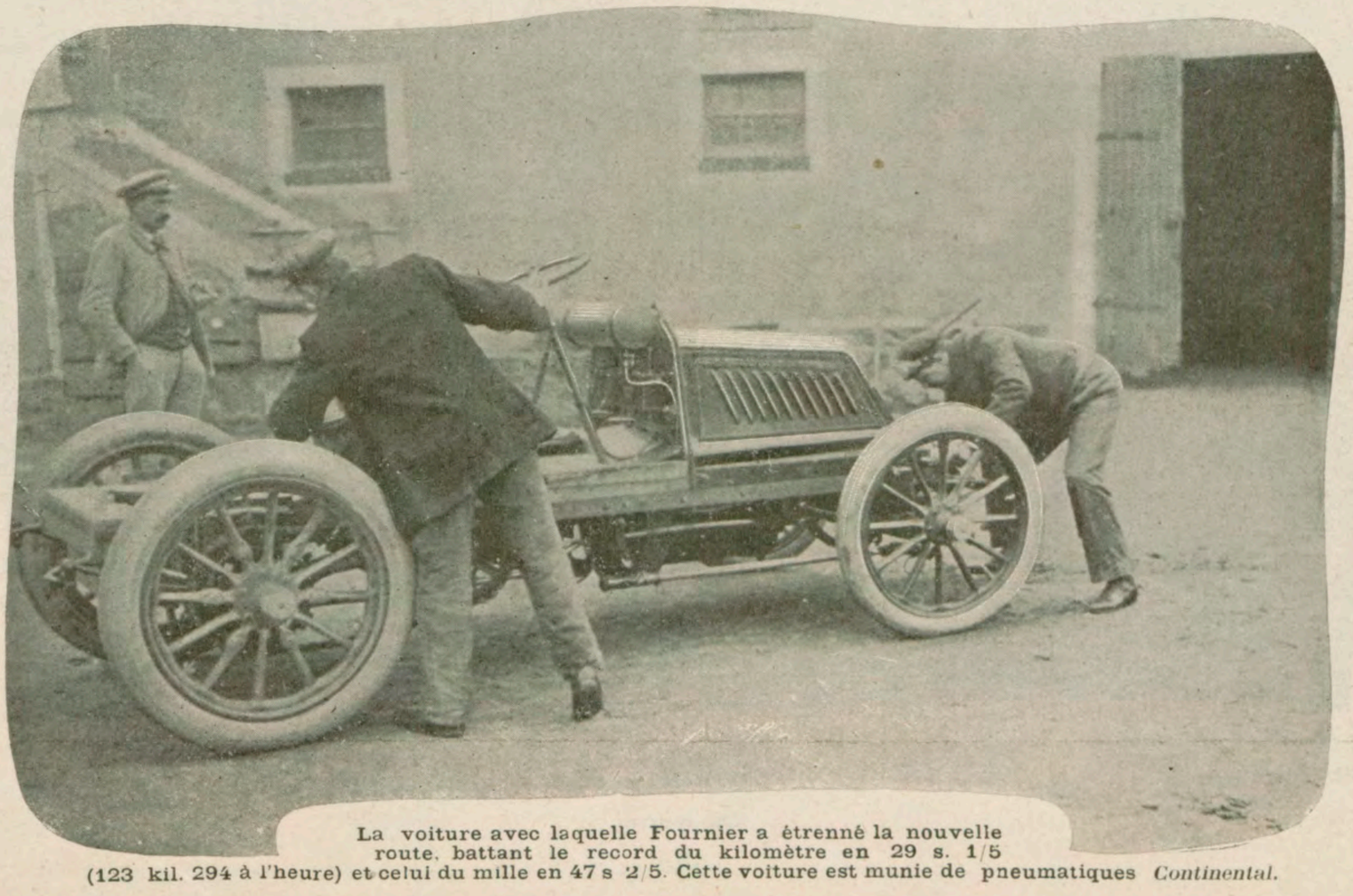
Il fait 1 mètre en mille fois moins et 880 en 880 fois plus, ou $\frac{146 \times 880}{1000} = 128.48/5$, c'est-à-dire par un temps oscillant entre 128/5 et 129/5 de secondes ou en chiffres ronds 26 secondes.

Qu'on admette un léger déchet d'une seconde et l'on arrive à 27 secondes, soit 133 à l'heure.

Je crois que c'est à ce chiffre qu'on deut parvenir dès cette année.

GEORGES PRADE.

(Clichés V. G. A. et Branger-Doyé.)



La voiture avec laquelle Fournier a étrenné la nouvelle route, battant le record du kilomètre en 29 s. 1/5 (123 kil. 294 à l'heure) et celui du mille en 47 s 2/5. Cette voiture est munie de pneumatiques *Continental*.

UN DUEL SPORTIF

Le Duel de Dion-Gérault-Richard

TOUS nos lecteurs connaissent le marquis de Dion, que nous représentions, précisément, dans notre dernier numéro conduisant une de ses voiturettes.

M. de Dion est homme de sport et, avec — je n'oserai dire après — l'automobile, l'escrime est le sport qu'il préfère. Aussi, va-t-il sur le terrain comme il monte à la salle d'armes, avec le même calme raisonné, la même tranquillité d'esprit qui peuvent étonner chez un homme plutôt vif. L'adversaire en face duquel il se trouvait l'autre jour, est aussi un homme d'épée et un brave, et c'est avec satisfaction que le monde des sports a vu se terminer sans blessure sérieuse une rencontre qui aurait pu avoir des suites graves.

◓ ◓ ◓

LE monde du sport a été fort émotionné ces jours derniers. L'un des plus sympathiques de tous les automobilistes, le marquis de Dion, à la suite d'altercations qui se sont produites à la Chambre des députés et d'articles publiés par M. Gérault-Richard dans la *Petite République*, le marquis de Dion, disons-nous, s'est battu en duel.

On savait le marquis de Dion très fort à l'épée, personne n'ignore qu'il est le président de la salle Ayat, qu'il travaille très régulièrement tous les matins soit avec Ayat, soit avec l'un de ses prévôts ; on sait aussi qu'il a déjà eu dix-sept duels. C'est peut-être bien un record.

M. Gérault-Richard est aussi un sportsman ; il pratique régulièrement le sport de l'escrime et est allé onze fois sur le terrain. Ce n'était donc pas non plus un novice, et la rencontre, toutes considérations personnelles et politiques mises à part, promettait au point de vue sportif seul, d'être des plus intéressantes.

Le lieu de la rencontre était le jardin de l'établissement de vente de chevaux à Saint-James.

L'assistance se composait bien de cent cinquante personnes environ, amis politiques ou particuliers des combattants. Dès onze heures moins le quart, le marquis de Dion était arrivé en automobile, accompagné de ses témoins, MM. Bruneau de Laborie et Gabriel Syveton, et du Dr Aumont. Quelques minutes plus tard, arrivait M. Gérault-Richard avec ses témoins, MM. Le Pic et Lejeune.

Mis de Dion. | M. Bruneau de Laborie. | Dr Aumont. | M. Gérault-Richard. | M. Le Pic.

Allez Messieurs

M. Bruneau de Laborie. | Mis de Dion | M. Syveton. M. Gérault-Richard. | Dr Aumont. M. Le Pic.

Une reprise.

L'allée où se passait le combat était sablée et très favorable. Un champ de quinze mètres était accordé à chaque adversaire pour rompre ; mais aucun d'eux ne s'en servit et ni l'un ni l'autre ne rompit d'une semelle.

Le marquis de Dion prit de suite l'offensive, faisant des battements très vigoureux et lançant d'audacieuses attaques. M. Gérault-Richard restait sur la défensive, mais une défensive très serrée, avec la pointe en ligne et prête à l'arrêt.

Divers incidents de combat ont arrêté le duel à plusieurs reprises. Ce fut d'abord l'épée de M. de Dion qui s'émoussa sur la coquille de son adversaire. Puis, celui-ci crut à deux reprises avoir touché au bras le marquis de Dion, qui montra qu'il n'en était rien, et le fait a, ensuite, été affirmé de nouveau par le Dr Aumont, dans une lettre qu'il a fait publier.

Enfin, à la dixième reprise, M. Gérault-Richard était atteint à l'avant-bras droit d'une blessure en séton, sans gravité d'ailleurs, mais qui mit fin au combat !

Quelques détails. En excellent homme de sport qui sent combien la condition physique est importante dans tout exercice, M. de Dion, qui avait eu soin de ne pas conduire lui-même son automobile, se faisait poser son manteau sur ses épaules pendant les reposet chargeait son valet de chambre de tenir son épée la pointe en l'air, afin de se reposer la main. La précaution n'était pas inutile dans un duel qui a duré dix reprises et plus d'une heure.

Le duel terminé, M. de Dion est reparti immédiatement en automobile pour Paris et M. Gérault-Richard n'a quitté Saint-James qu'après s'être fait faire un pansement et avoir assisté à la rédaction des procès-verbaux.

LOUIS PERRÉE.

(Clichés Bouffard.)

LES COURSES

Notes sur les grandes Épreuves d'Automne à Auteuil

Le temps, hélas ! ne fut guère favorable à la Société des steeple-chases de France, depuis qu'ont commencé à se disputer sur cet agréable hippodrome les épreuves importantes de cette fin de saison, le ciel est resté brumeux sombre et pluvieux, et Auteuil, rendez-vous habituel de toutes les élégances, avait, à travers le brouillard et la pluie, un aspect triste malgré la foule.

Jusqu'au bout, par Gournay et Forse, à M. de Salverte, arrivé 3e. *Le Bretteur II*, par Gulistan et Baliverne, à M. Bracquessac, arrivé 1er.

La sortie des concurrents du Prix de l'Avenir (première épreuve, course de haies). (Temps couvert.)

Pendant le Prix Triel, le 6 novembre, à Auteuil. *Un des frères Hurst, entraîneur de Lysias et M. Liénart, propriétaire de Dorion.* (Temps couvert.)

PAR une attention délicate, les deux épreuves qui se disputaient à Auteuil le jour de la Toussaint, portaient les noms de deux sportsmen qui ont laissé des souvenirs de sympathie à la Société des steeple-chases de France : MM. Aston Blount et Francisco Martin. Le Prix Aston Blount avait réuni un nombre considérable de partants : 13 — chiffre fatidique — et le gagnant a été celui des chevaux qui portait le n° 7 occupant le milieu du programme; il y a des fétichistes qui prétendent que souvent il en est ainsi dans un handicap. Si la « combinaison » a cette fois encore réussi, les preneurs du 7 le doivent autant à la qualité du vainqueur Poseur, un fils de Le Pompon-et Orgueilleuse, à M. J. Ravaut, qu'au manque de précision de Collier qui montait Mlle de Longchamps arrivée seconde. Je veux bien que Poseur, admirablement monté par Wright, qui est certainement un de nos meilleurs, sinon le meilleur jockey d'obstacles, ait très correctement accompli le parcours et soit entré le premier dans la ligne droite, mais, sur le plat, bien qu'ayant une petite avance le cheval de M. J. Ravaut fléchissait et Collier n'a pas su profiter de cet accident pour pousser plus tôt Mlle de Longchamps. Des treize concurrents, Carabosse est certainement la bête qui a fait la plus belle course, en tête d'un bout à l'autre, ayant mené à une allure assez vive, elle s'est très bien défendue à l'arrivée et a pris une bonne troisième place. Quant à Grandesse, qui reparaissait en obstacles, après avoir couru à nouveau et très honorablement en plat, elle est tombée au milieu du parcours alors qu'elle se rapprochait dans un assez bon style.

L'épreuve aurait dû être internationale; en effet, les Anglais nous avaient envoyé un bon spécialiste de haies de l'autre côté du détroit, Sherness, le cheval était dans le paddock, mais ses papiers n'ayant pu être déposés en temps utile au siège de la Société des steeples, il n'a pu prendre part à l'épreuve.

Le Prix Francisco Martin — steeple-chase — a donné lieu à un incident, unique dans les annales du turf; il y a des chevaux qui ont vraiment un mauvais caractère, Agaric est de ceux-là ! Et, si j'étais propriétaire d'un pareil rogneux, je n'hésiterais pas à m'en défaire à n'importe quel prix; on ne peut en effet compter sur lui. Au moment où il allait gagner de plusieurs longueurs, à vingt-cinq mètres du poteau, le cheval du baron Roger s'est absolument refusé, pris d'une lubie subite, à aller plus loin. Est-ce la crainte d'être obligé de sauter une seconde fois la rivière des tribunes ? ou fut-il effrayé par les applaudissements du public de la pelouse ? Toujours est-il qu'Agaric qui avait course gagnée, a fait, au moment de passer devant le juge à l'arrivée, un brusque tête à queue, a glissé, et désarçonné son jockey Gildon !

Sous les arbres du pesage d'Auteuil, *M. Gaston Dreyfus, l'entraîneur Lawrence et le jockey H. Holt.* (Temps couvert.)

Jamais je n'ai vu un jockey aussi furieux que ce pauvre Gildon ! Avoir adopté une excellente tactique qui lui avait permis de franchir sans encombre les obstacles de ce parcours assez dur, et se voir enlever bêtement la première place ! Nous avons revu, dans cette épreuve, Mélibée, le hongre de M. Maurain, mais ce n'est plus le Mélibée du Grand Steeple, ni même du Prix du Président de la République.

Les deux représentants de l'écurie Liénard dans le Prix Vivienne. (Temps couvert.) Alatri *par Gulliver et Oak-Apple, et* Castellamarre *par Llantony et Chérie.*

Le temps est resté aussi brumeux et aussi désagréable pour la réunion suivante dont le programme comportait une épreuve importante et très intéressante : la première partie du Prix de l'Avenir. Comme la veille dans le Prix Aston Blount, 13 concurrents se sont rangés sous les ordres du starter; cette fois, ce n'est point le n° 7 du programme qui a triomphé — il est vrai que ce n'était pas un handicap — mais le n° 10; et ce n° 10, Le Bretteur II par Gulistan et Baliverne, méritait bien de gagner. Son propriétaire M. Braquessac n'y croyait guère; il avouait, après la

Lysias, par Miroir de Portugal et Lady Jacobite. Propriétaire, M A. Poullier; entraîneurs, les frères Hurst ; jockey, A. Newby ; gagnant du prix Triel (steeple-chase pour 3 ans) à Auteuil le 6 novembre. (Temps couvert).

Le vainqueur du Prix Vivienne course de haies pour 3 ans.
Souchef, *par Humewood et Souplesse à M. Herdhebaut ; entraîneur, Bara.*
(Auteuil, 6 novembre.) (Temps couvert).

n'avoir pas soutenu la chance de son cheval pas plus au mutuel qu'à la cote, cependant la dernière course de Le Bretteur II derrière Violon II, méritait qu'on prête ttention à ce vaillant et régulier cheval. Le fils de Gustan st originaire de la plaine de Tarbes et a été élevé chez le marquis de Mauléon, que connaissent bien les habitués des concours hippiques.

L'écurie Gaston Dreyfus comptait beaucoup sur Laura ou Dampierre, l'une et l'autre ont très mal figuré, le terrain ne leur aurait donc pas convenu ? L'entraîneur de M. Dreyfus, Lawrence, n'a du reste pas eu de chance ; dans le Prix de Montretout qui suivait immédiatement le Prix de l'Avenir, deux chevaux seulement se sont présentés, Agathos à M. G. Khan, entraîné par Lawrence, et Haironville à M. Liénart, entraîné par Ch. Carter. Agathos avait des grandes chances d'enlever facilement les 8000 fr. du prix, il n'y avait à craindre pour lui qu'une dérobade ou une chute ; la dérobade s'est produite, mais l'écurie Liénart, qui souvent profite des fautes de ses adversaires n'a pas eu la veine de la veille à la suite de la dérobade d'Agaric ; Haironville, lui aussi, s'est dérobé au même obstacle qu'Agathos, à la rivière des tribunes. Les deux jockeys ont ramené leurs chevaux à quatre ou cinq reprises, mais ni l'un ni l'autre ne se sont décidés à franchir la rivière. La course a dû être annulée ; le cas est assez rare, surtout lorsque deux chevaux disputent l'épreuve. Dans un walk over, le fait s'est produit à Auteuil, avec Irisée ou Parenthèse, autant qu'il m'en souvient, et à Longchamp, un cheval s'est échappé et n'a pu être repris qu'à Bagatelle. A Auteuil, en 1894, le jour de la Mi-Carême, quatre chevaux refusèrent la rivière et la course dut également être annulée.

M'étais-je trompé lorsque j'affirmais, après sa victoire dans le prix Congress la qualité de Lysias, le poulain gris de M. Poullier ? Très vaillamment, le fils de Miroir de Portugal et de Lady Jacobite, a enlevé beaucoup plus facilement qu'il n'a paru le Prix de Triel sur Thémines, Dangu, Dancing-Girl, et six autres concurrents. Beaucoup ne voulaient voir en Lysias qu'un cheval très moyen, et ne comptaient pour rien ses premières courses parce que, disputées sur un hippodrome de province. J'en appelle à ceux qui ont suivi le parcours « à bout de lorgnette », Lysias a franchi les gros obstacles en vieux routier, se maintenant en bonne place derrière le peloton de tête, et ce n'est qu'après le bull fish qu'il a fait son effort. De plus, si l'on tient compte du poids qu'il rendait à ses adversaires, on ne peut maintenant nier qu'il soit actuellement, avec Violon II, le trois ans de M. Guyot, un des meilleurs steeple-chasers de la jeune génération. Je ne dirai pas que les trois premiers du Prix Vivienne aient une valeur exceptionnelle, loin de là ; mais pour des animaux de petite seconde classe, ils se sont très honorablement comportés. L'écurie Liénart, avec Castellamare et Alatri, semblait devoir être maîtresse de l'épreuve, le fils de Llantony s'était montré assez peu courageux en plat, et il ne me paraît pas s'être corrigé de ce défaut dans sa nouvelle carrière. Quant au fils de Gulliver, il a fini quatrième, mais assez près des premiers : Vilmorin et Luchon II qui ont pris la seconde place à une encolure l'un de l'autre. Souchef, le vainqueur, a montré une bonne qualité s'étant tenu en tête pendant tout le parcours et ayant victorieusement résisté sur le plat aux attaques des chevaux du comte de Pravantal et de M. de Sedano.

Les frères Hurst, entraîneurs de Lysias, vainqueur à Auteuil du Prix Congress et du Prix de Triel. (Temps couvert).

Intérim, par Upas et Queen, à M. Archdeacon ; entraîneur, J. Desbons ; gagnant du Prix des Etangs. (Auteuil, 6 novembre.)

Le succès de cette journée d'Auteuil a été pour M. Archdeacon, le sympathique député de la Seine ; ses couleurs ont triomphé dans trois épreuves, avec Lydia dans le Prix Lotus, Maltais dans le Prix de Lodi, et Intérim dans le Prix des Étangs.

Nous voici arrivés aux plus belles épreuves de la saison d'automne à Auteuil. Faisons des vœux pour que le temps soit clair et propice à la photographie.

FRANC-PICARD.

L'INCOMPARABLE COSTUME

Fait sur mesure au prix de **69.50** par le " High-Life-Tailor "

12, RUE AUBER, 12

Ainsi que 112, Rue Richelieu, au Boulevard. — Il est intéressant de voir le Paraessus Hiver doublé flanelle, col velours soie à **69.50**

LOC-NOTES

AUTOMOBILE

ROVINCE, — Le Conseil d'Administration de l'Auto-lub de Touraine a décidé d'organiser pour le mois rochain une grande semaine automobile. La date et le ne définitif en seront ultérieurement fixés ; mais dès nt parmi les manifestations projetées figurent déjà un e la Loire, une course de côte, une course du kilo-c.

CYCLISME

COURSE SUR ROUTE EN ITALIE. — Les cyclistes sont assez rares en Italie. Une course sur route il. s'est cependant disputée il y a quelques semaines.

RAMMEL, *gagnant de la course de 460 kil., en Italie.*

té gagnée par Grammel. Ce coureur est légèrement cosmo-ar né à Freuchenstadt (Wurtemberg), il habite à Rome, partient au Sporting-Club et est champion de Russie pour ilomètres.

HIPPISME

T DE L'ÉTALON TROTTEUR CHERBOURG. — eux étalon trotteur Cherbourg est mort ! Réformé par décision ministérielle à la fin de la saison de monte de cette année, il vient d'être abattu. Cherbourg par Normand et Peschiera par Extase était né en 1880, il avait trotté en 1 m. 40 s. et gagné 66700 fr. de prix en courses publiques. Les Haras l'avaient acheté à l'âge de 4 ans pour 14.000 fr.

CHERBOURG
trotteur de Haras-du-Pin qui vient d'être é et abattu par décision ministérielle.

La dynastie du célèbre Normand tend à disparaître en ligne mâle dans les étalons trotteurs. Cherbourg étant mort, il n'est représenté, par rapport au trotteur de courses, que dans Nabucho et Juvigny.

Et ce pauvre Cherbourg meurt au moment même où le record du kilomètre au trot vient d'être abaissé de merveilleuse façon par un trotteur américain Créseus qui, sur l'hippodrome de Memphis, a couvert deux milles, soit 3218 en 4 m. 17 s., ce qui donne 1 m. 19 s. 4/5 le kilomètre ; ce qui fait que sur une distance de 3 200 mètres, le meilleur de nos trotteurs français serait à 3 ou 400 mètres derrière Creseus.

Il faut dire que Creseus était entraîné par une automobile de 15 chevaux. C'est égal, soutenir une vitesse meilleure que 1 m. 20 s. au kilomètre pendant 3 218 mètres, sans une faute, sans un enlevé, c'est tout simplement merveilleux et Creseus a bon droit au titre de " roi des trotteurs ".

F. P.

PHOTOGRAPHIE

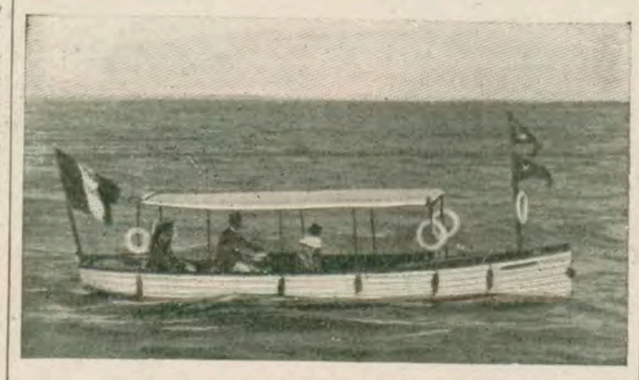
UN CONCOURS. — On nous annonce, pour le 1er mai 1903, l'ouverture d'un concours international entre photographes amateurs et professionnels. Les concurrents devront uniquement faire usage des papiers et tissus " Luna ". On sait que ces papiers permettent d'obtenir par noircissement direct tous les tons du cuivre rouge ou noir platine.

Une exposition publique aura lieu à Paris et les prix attribués aux lauréats seront décernés par un jury choisi composé de : MM. BUCQUET, *président* ; J. CASJER, *vice-président* ; R. DEMACHY, *secrétaire* et MM. P. BOURGEOIS, commandant PAYS, S. PECTOR, E. ANDRA, HANICQUE DE SAINT-SENOCH, C. GILLIBERT, ROY, d'R. A. REISS, PAUL DE MONTAL, BERGER. F. BOISSONNAT, *membres*.

Tous les renseignements sur les conditions du concours, sur la nature des papiers ou le mode d'emploi seront fournis par M. Thiébaud, organisateur du concours, 69, rue Sainte-Anne, Paris.

YACHTING

QUATRE JOURS EN CANOT A PÉTROLE. — Nous contions, dans notre dernier numéro, les exploits des bateaux à pétrole, bateaux de course, qui, munis de moteurs de 40, 50 ou 70 chevaux, emmènent leur unique voyageur à des vitesses vertigineuses. Mais le tourisme a bien aussi ses charmes, quoiqu'il ne soit pas sans danger. Au cours de l'été qui vient de s'écouler, un de nos confrères, M. Emile Massard, directeur de la *Patrie*, effectua, dans un petit canot automobile de 7 m. 50, actionné par



Le QUAND-MÊME II, *canot à pétrole de 4 chx 1/2, à M. Emile Massard, directeur de la* Patrie.

un moteur de Dion de 4 chevaux 1/2 seulement, le voyage de Paris à Ouistreham, avec deux autres personnes, son fils Armand et M. May.

Le bateau, qui peut contenir 14 personnes, est ponté à l'avant et à l'arrière ; il jauge 1 tonneau 95 et tire environ 60 centimètres. Les voyageurs mirent quatre jours pour faire le trajet, et leur dernière journée en pleine mer, sur une coquille de noix, munie d'un moteur haut comme une carafe, peut être donnée comme un exemple d'intrépidité et d'initiative. Nous donnons ci-dessus la photographie du vaillant petit bateau, le *Quand-Même II*.

BILLARD

Le championnat du monde.

L'annonce officielle du grand tournoi est lancée. La Compagnie Brunswick-Balke-Collender a adressé, ces jours-ci, à chaque professeur des deux mondes un exposé des conditions dudit tournoi.

En voici un résumé succinct :

« Les épreuves pour le championnat du monde auront lieu en décembre et janvier prochains.

« Les parties se joueront en 500 points au cadre à 45 cent. à deux coups. Chaque professeur jouera avec chacun de ses concurrents.

« Les candidats seront divisés en deux catégories : la première comprendra seuls les maîtres qui depuis le 1er janvier dernier n'ont, dans les matchs quotidiens d'Académie, jamais reçu de points de leurs adversaires, la seconde contiendra tous les autres professeurs engagés.

« Les entrées sont de 500 fr. pour la première catégorie et de 250 pour l'autre.

Les Prix : première section :

« Au vainqueur l'emblème du championnat du monde (un objet d'art de 2.500 fr.), 3.000 fr. espèces et 50 p. 100 des entrées ; au second, 1.000 fr. et 25 p. 100 des entrées ; au troisième, 15 p. 100 et au quatrième, 10 p. 100 des entrées.

« Deuxième section :

« Au premier, 750 fr. et 50 p. 100 ;

« Au deuxième, 250 fr. et 25 p. 100 ;

« Au troisième, 15 p. 100;

« Au quatrième, 10 p. 100.

« De plus, les deux épreuves des vainqueurs de la seconde section auront le droit de prendre part aux épreuves de la première. » On compte sur les engagements de tous les professeurs qui ont un nom dans le billard. Le caractère international de ce tournoi lui donne un intérêt tout à fait exceptionnel et en fait un événement unique dans les annales du noble jeu.

Nous damons le pion aux Américains qui, jusqu'ici, avaient monopolisé les tournois et championnats.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Utilité et Usages des Pompes à Manomètres.

Nous donnons dans notre Guide 1902 des conseils très complets sur le gonflage des pneus, pages 45, 46 et 47, avec un tableau des pressions à donner suivant les types de pneus et les poids qu'ils supportent.

Mais, direz-vous, ce n'est pas tout que de connaître la pression à laquelle il faut gonfler. Par quels moyens reconnaîtrons-nous sûrement que cette pression est ou non atteinte ?

Les moyens approximatifs ne manquent pas.

Il y a d'abord le toucher. Mais il faut avoir une main bien exercée pour apprécier la pression à partir d'une certaine limite.

Il y a aussi l'écrasement du pneu sur le sol qui peut donner une indication assez précieuse quoique très approximative ; malheureusement on ne peut pas être à la fois sur sa voiture et à côté pour juger de l'écrasement : or, le poids que supportent les pneus modifie cet écrasement et par conséquent fausse l'expérience.

La trace laissée sur le sol est une indication utile ; mais outre qu'elle oblige le chauffeur à tourner la tête en arrière pour contempler la trace qu'il laisse, au risque de causer un accident, elle a encore l'inconvénient d'obliger celui qui juge cette trace trop large et par conséquent le gonflement insuffisant à interrompre sa promenade et à sortir sa pompe du caisson... et bien peu, pensons-nous, en ont le courage.

Il y a enfin l'effort physique qu'exige le gonflement et qui devient plus pénible à mesure que la pression monte. Mais la température influe beaucoup trop sur cette base d'appréciation pour qu'on y accorde une confiance absolue : nul n'ignore, en effet, *qu'une suée* se prend beaucoup plus facilement en été qu'en hiver.

Tous les moyens physiques sont donc essentiellement variables.

Pour bien gonfler il faut une *bonne pompe;* pour constater exactement à quelle pression on arrive il faut que cette pompe soit munie d'un *bon manomètre* : voilà pourquoi les chauffeurs doivent exiger de leurs fournisseurs la **pompe à manomètre Michelin**. Ils la paieront un peu plus cher, mais éviteront *les ennuis et les fatigues* que leur occasionnerait une camelotte anonyme dont ils seraient bien empêchés de se plaindre au fabricant.

Nous avons constaté que beaucoup de chauffeurs lisaient mal les indications du manomètre ; voici comment il faut s'y prendre :

Il faut d'abord s'assurer que l'obus de la valve *n'est pas collé* aux parois et, s'il l'était, il faudrait le décoller au moyen de la tige du chapeau de la valve, afin d'éviter des efforts inutiles, *car on pomperait sans gonfler.*

On pompe en faisant suivre au piston *toute sa course*, c'est-à-dire en l'élevant jusqu'en haut et en l'enfonçant ensuite jusqu'au fond.

On remarquera que chaque fois que le piston redescend l'aiguille du manomètre subit une déviation très accentuée à droite qui lui fait dépasser plus ou moins sa position d'équilibre suivant la rapidité de la descente et le degré de pression. Cela tient à un phénomène analogue à celui qu'on nomme en hydraulique *coup de bélier*. Il ne faut donc pas, comme le font certains chauffeurs, croire que l'on a assez gonflé dès que l'aiguille a dépassé ou même atteint dans l'une de ces oscillations la pression que l'on se propose de donner au pneu.

Pour connaître la pression obtenue à l'intérieur du pneu, il faut faire redescendre *lentement* la tige du piston et amener ce dernier *tout à fait au bas de sa course*. On le *maintient* dans cette position et on voit alors l'aiguille du manomètre redescendre peu à peu, jusqu'à un point déterminé *où elle reste stationnaire*. Au point où elle s'arrête ainsi, on lit sur le cadran la pression réelle qui existe à l'intérieur du pneu. Si on la juge insuffisante, on continue à gonfler jusqu'à ce que l'aiguille s'arrête au degré voulu.

Ajoutons, pour être complets, que nous fabriquons des pompes à manomètre séparé pour le cas où l'on viendrait à briser ou fausser celui de sa pompe.

MICHELIN ET Cie.

BIBLIOGRAPHIE

ANNUAIRE DU CLUB ALPIN FRANÇAIS pour 1902, vingt-huitième année.

L'Annuaire du Club alpin français ne se vend pas. Il est distribué aux membres du Club. C'est un gros volume de 600 pages illustrées de dessins et de photographies, qui traite de la vie intérieure de la Société alpiniste française et qui donne, d'autre part, des relations de quelques voyages intéressants, le récit d'ascension d'un pic encore vierge de pas humains, la description d'un site peu connu, des notes générales sur quelques vallons peu explorés, des indications plus particulières et formant la partie vraiment technique de ce volume sportif, sur les changements de niveaux des glaciers, la forme des monts, etc., etc., de tous les pays. Il traite de l'alpinisme à tous les points de vue, sportif, pittoresque scientifique, artistique ; il veut non seulement cultiver sa passion des alpinistes, mais intéresser tout le monde, en disant à chacun : « Vous trouverez dans la montagne de quoi vous occuper dans le sens qui vous est le plus agréable, vous pourrez à propos d'elle poursuivre les études qui vous sont les plus chères, dans quelqu'ordre que ce soit, elle vous fournira le divertissement que vous préférez ; mais, ces occupations, ces études, ces divertissements, elle en augmentera pour vous le nombre, l'intérêt et le plaisir, par la magie de ses charmes qui restent encore inconnus pour un trop grand nombre ».

C'est un volume utile qu'il faut signaler et qui marque, surtout dans les passages les plus froids, où il montre la prospérité des diverses sections du Club, les progrès d'un sport qui vous séduit et s'empare de vous dès le premier jour que vous le pratiquez.

A. F.

Notre service de librairie se charge d'envoyer en France les volumes dont il est rendu compte dans cette rubrique, à toute personne qui nous en fera la demande, accompagnée du montant en mandat ou timbres-poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.

Kodak-Cartouche n° 5

entièrement neuf, ayant coûté avec sac. 200 *francs*, **à vendre 100** *francs.*

S'adresser à M. Albert " Vie au Grand Air ", 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Nouvelles Primes aux Abonnés de la " Vie au Grand Air "

Occasion des étrennes, nous avons songé à faire profiter les abonnés de la *Vie au Grand Air* des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à sa sportswoman de son entourage un des ravissants cadeaux ci-dessous.

Nos anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement.

Le Coffret de Parfumerie " Femina "

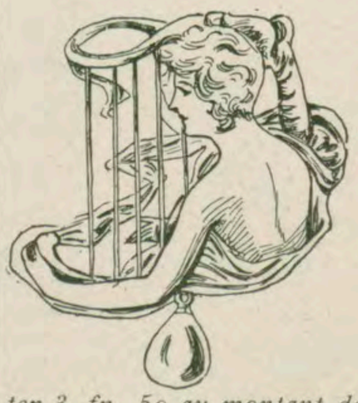
Le coffret de parfumerie fine Femina, *d'une valeur de 12 francs a été composé sépcialement pour nos abonnés par la maison* Henry, A la Pensée. *Il sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air, *joignant au montant de son abonnement 2 fr. 50 pour le coffret et les frais.*

La Broche " Femina "

La broche art nouveau, patinée or et ornée de véritables perles fines, a été créée pour nos abonnés, par l'artiste joaillier Beaudoin.

Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la Vie au Grand Air *et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.*

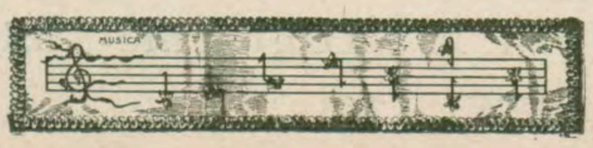
Le Pendentif " Musica "



Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau agrémenté d'une **perle fine véritable**, *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin " modern-style " et les frais divers.*

Le Dessus de Clavier " Musica "

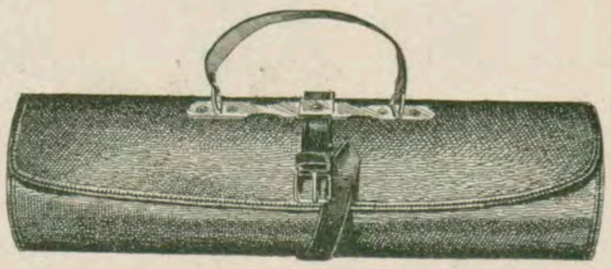
M. Henry, A la Pensée, *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose champagne, sur lequel court un délicat et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.*



*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 2 fr. 50 pour frais divers.*

Le Rouleau Porte-Musique " Musica "

Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La Maison Ch. et J. Ullmann, *bien connue pour ses articles de musique, a créé à notre intention un modèle solide*



et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.

Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 2 fr. 50 pour frais divers (Étranger, 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

Délai pour la Livraison des Primes : 15 Jours

H. FRAENKEL

28, rue du 4-Septembre

SUCCURSALE :

50, avenue de la Grande-Armée

COSTUMES et ***ÉQUIPEMENTS*** pour **Automobile, Chasse, Vélo, etc.**

Pelisses et **Manteaux** en drap ou Loden **garantis imperméables**, sans caoutchouc, **doublés de fourrures** ou **laine**, à mettre aussi bien en auto qu'en ville.

Vêtements en fourrure et en cuir

Couvertures, Casquettes, Coiffures pour Dames, Bottes fourrées, Guêtres, Gants, Lunettes, Masques, etc., etc.

Envoi franco du Catalogue illustré

Gérant : Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété.